

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭57—134320

⑤ Int. Cl.³
B 60 J 1/02
E 06 B 3/62

識別記号

庁内整理番号
6519—3D
7635—2E

④ 公開 昭和57年(1982)8月19日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 4 頁)

⑭ ウインドガラスの取付構造

横須賀市夏島町1番地日産自動車株式会社追浜工場内

① 特 願 昭56—19188

① 出 願 人 日産自動車株式会社

② 出 願 昭56(1981)2月12日

横浜市神奈川区宝町2番地

⑦ 発 明 者 馬場茂行

④ 代 理 人 弁理士 太田晃弘

明 細 書

8. 発明の詳細な説明

1. 発明の名称

ウインドガラスの取付構造

2. 特許請求の範囲

- 1) ウエザストリップにより車体のフランジ部にウインドガラスを固定する構造において、前記フランジ部の車外側基部表面に沿ってシーラを塗布し、この基部表面に対向するウエザストリップの表面に、前記シーラ方向に突出するリップを一体成形しておき、前記ウエザストリップの長さ方向に伸びた前記リップの先端をシーラ中に突入させて防水を行なうウインドガラスの取付構造。
- 2) シーラが塗布される車体側部位は、ウインドガラス端面に対向する車体窓枠の縦壁に連なる角部であり、ウエザストリップのリップが上記角部方向に突出していることを特徴とする特許請求の範囲第1項記載のウインドガラスの取付構造。

本発明は自動車の車体にウインドガラスを取付けるための構造に関し、特にウエザストリップを用いてウインドガラスを固定する取付構造の改良に関する。

従来、自動車の車体にウインドガラスを取付けるには、第1図示のようなウエザストリップが用いられている。即ち、第1図において、符号1はルーフパネル及びルーフレール等から構成される車体であつて、車体1のフランジ部1aにはウエザストリップ2によつてウインドガラス3が固定される。ウインドガラス3の外周に密にはめられるウエザストリップ2は、車体1のフランジ部1aを受入れる挟持部2a及び車体1の外周に弾力的に当てがわれる防水リップ2bを備えている。しかしながら、これらの防水リップ2bによる封止のみでは、完全な防水・防じんを行なうことは、事実上、不可能なため、従来では、ウインドガラス3をウエザストリップ2によつて車体1に取付けた後、ウエザスト

リップ2の車外側舌部2cを持上げ、充填ガン等によつて車外側舌部2cと車体1の外面の間に不乾性シーラ4を補填して防水性を向上させている。ところが、このシーラ4の補填作業は、手加減による作業であるため、シーラの塗布量に過不足が生じ、部分的な充填不足により水洩れが起こつたり、過剰充填によつてシーラ4がウエザストリップ2外にはみ出すため、そのふき取り作業が要求される等、品質維持に難点があつた。

このため、従来では、第2図示のように、ウエザストリップ2及びウインドガラス3の取付に先立つて、車体フランジ部1aの車外側基部表面に沿つてシーラ5を塗布することが考案されている。しかしながら、この改良案では、塗布量を目で見ながらシーラ5を塗布できるので、シーラ5が部分的に切れる等の問題はなくなるが、全周に亘つてシーラ5の塗布断面積を完全に均一化することはむずかしく、仮に均一に塗布し得たとしても、シーラ5自体の収縮性のた

めに、ウエザストリップ2を取付けるまでに、シーラ5の塗布断面積が部分的に不均一化し、シーラ5とウエザストリップ2の内面2dが密着せず、水洩れが起こる場合があつた。

本発明は、以上に述べたようなウインドシールドガラスの水洩れ対策上の問題を考慮して、ウエザストリップの内面に、車体フランジ部の車外側基部表面に塗布されたシーラ方向に突出するリップを一体成形し、このリップとシーラの間で防水を確実にすることを提案するものである。本発明のこのような特徴によれば、シーラの塗布量が部分的に不均一であつても、リップの先端が必ずシーラ中に突入するので、完全な防水処理を行なうことができ、シーラの塗布時に要求される塗布量の許容誤差を緩和することができる。

以下、第3図～第5図について本発明の詳細を説明する。

第3図はセダン型乗用車のリヤウインドに本発明を施した例であり、ウインドガラス10の取

付構造の詳細は第4図に示されている。

第4図において、ルーフパネル11a及びルーフレール11b等から構成された車体12のフランジ部12aには、ウエザストリップ13を用いてウインドガラス10が固定される。

ウエザストリップ13はウインドガラス10の外周部を取囲むようにウインドガラス10に密に固定されるものであつて、従来と同様にフランジ部12aを受入れる挟持部13a、車体12の外面12bに弾力的に当てがわれる防水リップ13bを有している。本発明によれば、ウエザストリップ13の内面13cには、ウエザストリップ13の取付けに先立つてフランジ部12aの車外側基部の窓枠縦壁と連なる角部表面14に塗布されるシーラ15方向にリップ16が突設される。ウインドガラス10の外周を取囲むようにシーラ15に沿つて伸びるこのリップ16の先端は、ウエザストリップ13をフランジ部12aに固定する際、シーラ15中に突入されるから、シーラ15の塗布断面積が不規則であつたとしても、シーラ15とリップ

16の先端がウインドガラス10の全周に亘つて必ず密合されることになり、完全な防水構造が得られる。なお、第4図の実施例においては、ウエザストリップ13の内面13cのうち、シーラ15に最寄りの位置にリップ16を成形したものを図示するけれども、このリップ16は図示するものよりも防水リップ13bまたは挟持部13aに寄つた内面13cに成形してもよい。

第5図は本発明の第2実施例を示し、この実施例のリップ16Aは防水リップ13bから分枝された状態でウエザストリップ13に一体成形されている。このようなリップ16Aの構造によつても、第4図の場合と同様の作用効果が得られるのは明らかである。

以上の説明から明らかなように、本発明によれば、ウエザストリップ13の内面13cに、シーラ15に突入するリップ16、16Aを一体成形しておくだけで、完全に水洩れを防ぐことができる。詳しくいえば、シーラ15の塗布はウエザストリップ13の取付け前に視覚的に確認しながら行なう

ので、過不足のない造布状態を得ることができ、しかも、シーラの造布位置及び造布量が不均一であつたとしても、可とう性のあるリップ16、16Aはシーラ15に確実に突入するから、ウィンドガラス10の全周に亘つて切れ目のない水密状態が得られることになる。したがつて、本発明によれば、従来のウエザストリップにシーラに突入するリップを付加するだけで、完全な防水処理が得られ、また、シーラの造布時の許容誤差も緩和されるので、安定した高品質を維持可能である。

12a…フランジ部、 13…ウエザストリップ、
15…シーラ、 16, 16A…リップ。

特許出願人 日産自動車株式会社

代理人 弁理士 太田 晃 弘

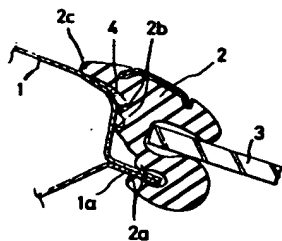


4. 図面の簡単な説明

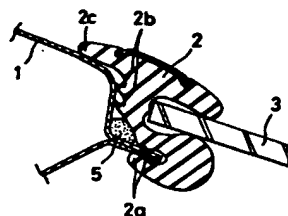
第1図は従来のウィンドシールドガラスの取付構造の説明図、第2図は他の従来の取付構造の説明図、第3図は本発明を施されたセダン型乗用車後部の斜視図、第4図は第3図のⅣ-Ⅳ線に沿つて切断して拡大して示した断面図、第5図は本発明の第2実施例の第4図と同様の図である。

10…ウィンドガラス、 12…車体、

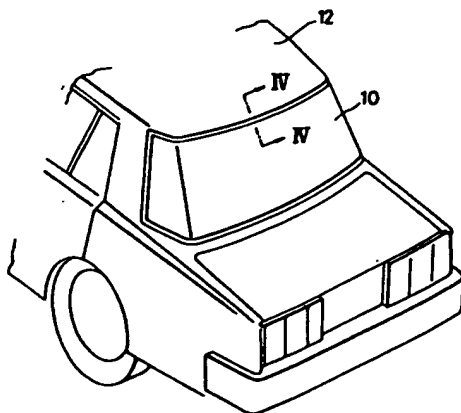
第 1 図



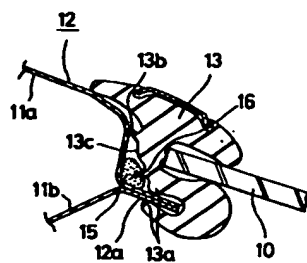
第 2 図



第 3 図



第 4 図



第 5 図

